



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Resultaten van de CCR werkgroep voor RIS

Een terugblik op 10 jaar CCR
betrokkenheid bij RIS

Peter Stuurman
Nautisch verkeersmanager RWS



De ontwikkeling van RIS aan het begin van de jaren 90





Belangrijkste doelstellingen INDRIS



- Definiëren functionaliteiten van het RIS concept





Belangrijkste doelstellingen INDRIS



- Definieren functionaliteiten van het RIS concept
- **Het ontwikkelen van open standaarden voor communicatie en uitwisselen van gegevens**



Belangrijkste doelstellingen INDRIS



- Definieren functionaliteiten van het RIS concept
- Het ontwikkelen van open standaarden voor communicatie en uitwisselen van gegevens
- **Het organiseren van 4 demonstraties op verschillende rivieren**









Kolloquium - Colloque - Colloquium 1999

Der Rhein

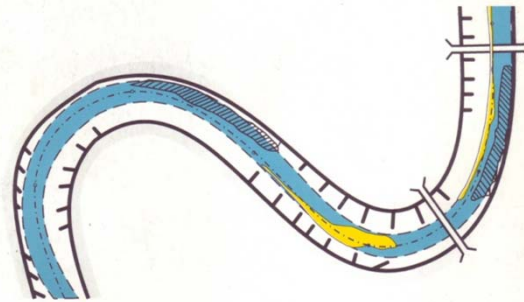
Ein moderner Verkehrsweg durch neue Zielsetzungen
in Betrieb und Unterhaltung

Le Rhin

Une voie de communication moderne à travers de
nouveaux objectifs de gestion et d'entretien

De Rijn

Een moderne verkeersader dankzij nieuwe
doelstellingen voor exploitatie en onderhoud



Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

17 mars 1999 - Strasbourg







**Vorschlag für einen Standard zur Darstellung einer elektronischen
Binnenwasserstraßenkarte und eines Informationssystems
(Inland ECDIS)**

Mitteilung der niederländischen Delegation

In den letzten Jahren ist im Rahmen verschiedener Untersuchungsprogramme an Schifffahrtnavigations- und Informationssystemen gearbeitet, wie das deutsche Projekt ARGO und das EU-Programm INDRIS. Obwohl diese Projekte völlig unabhängig von einander ausgeführt werden, beschäftigt man sich inzwischen in EU-Rahmen mit der Standardisierung und Normierung von derartigen Systemen.

In einer Arbeitsgruppe, an der auch ein Vertreter der ZKR teilnahm, wurde an dem "Inland Electronic Chart Display en Informatieon System" (Inland ECDIS) -Provisional Standard -gearbeitet. Diese "Provisional Standards" sind eine Auswirkung der "Internationale Hydrographic Organization (IHO), S-57 und S-52 und für Anwendung in der Binnenschifffahrt angepasst.

Die ZKR wurde über diese Entwicklungen in einem Workshop in Januar 1999 und während des Kolloquiums in März 1999 informiert.

Im Moment sind die "Provisional Standards" so weit, dass mit der Einführung in die verschiedenen Gesetze und Verordnungen angefangen werden kann.

Die Sache ist wichtig, weil im Augenblick verschiedene Systeme erscheinen, die keinerlei Normierung genügen und dadurch einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit der Schifffahrt und der Benutzung der Wasserstrassen haben könnten .

Für die Einführung der "Provisional Standards" in die Gesetze und Verordnungen für die Rheinschifffahrt wird vorgeschlagen eine **ad-hoc Arbeitsgruppe** einzurichten, die sowohl die technisch-inhaltliche Seite wie auch die Folge für die Regelgebung bearbeitet.

P.M. Stuurman

Anmerkung des Sekretariats:
Der Provisional Standard Inland ECDIS wurde mit Dokument RP(99) 23 = TP(99)11 verteilt

EINLADUNG

zu einer Sitzung der Ad hoc-Gruppe INLAND-ECDIS
am 20. Juni 2000
in Straßburg

Beginn: 20. Juni um 9.00 Uhr, Ende etwa 17.00 Uhr

Tagesordnung

1. Wahl des Vorsitzenden, Annahme der Tagesordnung
2. Bericht über bisherige Arbeiten, Vorliegende Dokumente
 - 2.1 Projekt INDRIS- niederländische Delegation
 - 2.2 Projekt ARGO – deutsche Delegation
RP (98) 18 = RV (98) 11 = TP (98) 9
 - 2.3 Inland-ECDIS im Rahmen der Europäischen Kommission
RP (99) 23 = RV (99) 19 = TP (99) 11

Die Arbeitsgruppe könnte zunächst über die bisher durchgeführten Arbeiten unterrichtet werden und die vorliegenden Dokumente sichten.
3. Weiteres Vorgehen /Arbeitsplan
RP/G (00) 18 = RV/G (00) 40 = TP/G (00) 6 - niederländische Delegation (Startdokument)
RP/G (00) 20 = RV/G (00) 43 = TP/G (00) 8 -provisorischer Standard
Umschreibung der Aufgabe
 - Wichtige Anhaltspunkte für die Arbeit
 - Erfordernis eines Arbeitsplans und dessen Billigung
 - Verteilung der Arbeiten
4. Rechtlicher Rahmen - Umsetzung der Anforderungen in die Verordnungen
Änderung/Ergänzung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und/oder der Rheinschiffs-
untersuchungsordnung

Die Ad hoc-Gruppe wird erörtern und festlegen, an welchen Stellen Ergänzungen in den Verordnungen vorgesehen werden sollten.
5. Verschiedenes
6. Ort und Datum einer nächsten Sitzung

PROTOCOL 2001-I-16

Standaard
Systeem voor de elektronische weergave van rivierkaarten en informatie
(Inland-ECDIS standaard)

1. Op het gebied van de telematica worden voortdurend meer nieuwe informatie- en communicatiesystemen voor het gebruik aan boord van binnenschepen ontwikkeld. In het kader van het Duitse project ARGO en van het Europese onderzoeks- en ontwikkelingsproject INDRIS werden met succes elektronische rivierkaarten getest, waarin een radarbeeld en een elektronische kaartafbeelding op het beeldscherm over elkaar heen liggend verschijnen. Dergelijke systemen zijn reeds verkrijgbaar op de markt.
2. Het op internationaal niveau in de zeevaart ingevoerde elektronische kaarten-, weergave- en informatiesysteem (ECDIS) met inbegrip van de standaard S-57 en S-52 van de Internationale Hydrografische Organisatie (IHO) vormt een operationeel systeem dat met de nodige aanpassingen eveneens in de binnenvaart kan worden gebruikt, teneinde aldus de compatibiliteit tussen de zee- en binnenvaart te waarborgen.
3. In het kader van het Actieplan Binnenvaart van de Europese Unie kreeg een internationale groep deskundigen de opdracht een Inland-ECDIS standaard speciaal voor de binnenvaart uit te werken.

Deze standaard bestaat uit de volgende delen:

- Deel 1: functionele standaard ;
- Deel 2: standaard met betrekking tot de gegevens;
- Deel 3: standaard voor de beeldweergave;
- Deel 4: technische en operationele vereisten, testmethoden en vereiste testresultaten;
- Deel 5: lexicon van de gebruikte uitdrukkingen.

4. Met de Inland-ECDIS standaard worden uniforme regels voor het gebruik van elektronische rivierkaarten voor de navigatie aan boord van binnenschepen op de Europese binnenvaarwegen vastgesteld.

Besluit

De Centrale Commissie,

met het doel, zo spoedig mogelijk de inzet van moderne informatiesystemen aan boord van binnenschepen en in het bijzonder het gebruik van elektronische vaarwegkaarten te bevorderen,

zich ervan bewust dat een standaardisering van de normen voor deze informatie- en kaartensystemen noodzakelijk is, opdat latere toepassingen van deze informatiesystemen voor navigatiedoeleinden op een uniforme standaard kunnen worden gebaseerd waarbij veiligheidsaspecten in aanmerking worden genomen,

neemt de inhoud van de Inland-ECDIS standaard, die in Duitse, Franse, Nederlandse en Engelse taal in de bijlage bij dit besluit is vermeld, aan; in geval van onduidelijkheid over begripsbepalingen of woordbetekenissen van de standaard is de Engelse versie bepalend,

We Visited for You

Workshop Standard Inland ECDIS / Strasbourg

The Central Commission for Navigation on the Rhine (CCNR) organised a workshop on Inland ECDIS in Strasbourg (France) on 14 May 2002. The workshop was about the present status of the Inland ECDIS standard, experiences, approval and testing procedure of hard- and software, present state and planning of data production.

The CCNR is a convention with five contracting states (Germany, Belgium, France, The Netherlands and Switzerland).

With S57 and S52 as a basis an Inland ECDIS standard was developed to accommodate the specific inland shipping objects like navigation features (e.g. traffic signs). As an example 173 new raster symbols and eight new vector symbols were added to the S52 contents. The standard was adopted by resolution of the CCNR on 31 May 2001 as 'Standard system for displaying electronic inland navigation charts and associated information (Inland ECDIS standard)' (2001-I-16) and recommended by the Donau commission on 2/10 April (DK 201/VII-2001). The standard is described in five parts; e.g. Part 2 'Data standard' augments S57 and part 4 'Technical and operational implementation requirements, test methods and test results' as a counterpart

of IEC 1174.

Two modes of operation are distinguished

The Information Mode in which the system functions as an electronic atlas, with a system connected to it that defines the position. Systems operating in this mode do not have to be tested or comply with the standards; the standard serves only as a recommendation.

The Navigation Mode of the system has to comply with all the aspects of the standard, i.e. integrated with radar, official chart data, tested, position to be derived from a system that continuously determines the position with an accuracy for safely navigating the ship. While anyone who uses an Inland ECDIS device in the Navigation Mode must have a radar licence.

It is important to realise that river vessels are very seldom equipped with a compass, so it needs a special technique to match the radar picture

with the chart. Information (S 57) on radar-reflection of objects and shorelines is very helpful for this. Contrary to the lack of a compass a rate of turn indicator is standard equipment. Another topic at the workshop was the availability of official chart data. It is of little use to have an I-ECDIS system and little data available. There is a similarity with the availability of 'maritime' official data: parts are already fully covered, while other river stretches/countries are still lacking. However from the presentations the member states gave it can be concluded that by 2005 there will be full coverage on all the major rivers and waterways of the member states.

The Inland ECDIS standard is now set, however an important item for the user has not yet agreed: the pricing of the chart data. Some countries are charging quite considerable amounts, while Austria is giving away the official S57 data for free (see www.via-donau.org).

At the workshop not only information about the standard was given, but also manufacturers had the opportunity to give short presentations on their prod-



Palais du Rhin



foto@schrtf??







**Richtlijnen en aanbevelingen
voor River Information Services
(RIS-Richtlijnen 2002)
(2001-II-19)**

1. In de sector binnenvaart wordt een toenemende behoefte aan uitwisselen van informatie vastgesteld. Informatie over de verkeersafwikkeling biedt de verkeersdeelnemers een verbeterde hulp bij de vaart, verhoogt de veiligheid en rendabiliteit en verbetert de randvoorwaarden voor de bescherming van het milieu.
2. In de laatste jaren werden verschillende van elkaar onafhankelijke diensten en systemen ter verbetering van de informatie in het scheepvaartverkeer en bij het transportmanagement ontwikkeld. Enkele hiervan zijn al in gebruik genomen. Een gesloten kader, waarin deze bestaande op zichzelf staande bouwstenen samengevat worden, om een zekere graad van consistentie en synergie te bieden, ontbrak echter tot dusver.
3. Dit gemeenschappelijk kader wordt door de internationale Richtlijnen en aanbevelingen voor River Information Services (RIS-Richtlijnen 2002) in het leven geroepen, nadat ze door een groep experts van de Internationale Scheepvaartvereniging (PIANC) waren voorbereid. Deze RIS-Richtlijnen beschrijven de basis en algemene eisen voor de planning, invoering en het gebruik van River Information Services en aanverwante systemen. Ze zijn voor het verkeer op binnenwateren in samenhang met de geldende nationale en internationale bepalingen, aanbevelingen en richtlijnen te gebruiken.
4. Op het stroomgebied van de Rijn worden nu reeds of in de nabije toekomst talrijke onder het kader van RIS vallende diensten ondersteund, in het bijzonder door marifoon, verkeersposten, internet en Inland ECDIS. RIS biedt slechts een samenvatting en harmonisering van dergelijke diensten.

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op de slotverklaring van de Europese Verkeersministerconferentie voor de binnenvaart van september 2001 in Rotterdam en met het doel, zo mogelijk vroegtijdig het creëren van uniforme systemen van River Information Services in het stroomgebied van de Rijn evenals op andere Europese binnenwateren te bevorderen,

in het bewustzijn, dat een internationale basis voor planning, invoering en het gebruik van River Information Services noodzakelijk is, zodat op uniforme standaarden kan worden teruggegrepen en waardoor inzichten met betrekking tot de veiligheid en de bescherming van het milieu verder verbeterd worden,

op voorstel van het Comité voor het Politiereglement, tevens onder verwijzing naar haar besluit 2001-II-19,

begroet de uitwerking van Richtlijnen en aanbevelingen voor River Information Services door een werkgroep van de internationale scheepvaartvereniging (PIANC),

beveelt haar Lidstaten aan bij planning, invoering en gebruik van River Information Services deze Richtlijnen en aanbevelingen (RIS-Richtlijnen 2002), die als bijlage bij dit besluit in de Duitse, Franse, Nederlandse en Engelse (referentie tekst) taal zijn gevoegd, ten grondslag te leggen,

geeft opdracht aan het Comité voor het Politiereglement en het Comité voor het Reglement van onderzoek bij op handen zijnde beslissingen voor River Information Services voor de Rijn deze Richtlijnen in acht te nemen tevens door de werkgroep RIS deze richtlijnen in samenwerking met de bestaande internationale groep van experts up-to-date te houden.

Bijlage: RIS – Richtlijnen 2002 in Duits, Engels, Frans en Nederlands (afzonderlijk).





Tweede kans e-meldplicht op Rijn

Op basis van de aanbevelingen van Duitsland en Nederland valt in de CCR-voorjaarszitting in juni het besluit over reactivering van de elektronische meldplicht op de Rijn. Naar verwachting zal de e-meldplicht 1 januari 2010 weer van kracht worden.

Die verwachting is gebaseerd op onafhankelijk onderzoek, dat in opdracht van Duitsland en Nederland is uitgevoerd naar de totale berichtenketen van elektronisch melden. De onderzoeksresultaten zijn tijdens een workshop gepresenteerd en geëvalueerd. Aan het slot van die workshop trokken binnenvaartsector en CCR hun conclusies. Maira van Helvoirt zei namens EBU/ESO het volgende.

- De datum van 1 januari 2010 is voor de sector aanvaardbaar, mits de CCR absoluut zeker is van haar zaak. Als er ook maar de geringste twijfel bestaat naar aanleiding van de resultaten van de nog door te voeren wijzigingen in de systemen, moet de CCR bereid zijn deze datum op te schuiven.
- De sector hecht aan uniforme procedures langs de hele rivier voor e-melden en de communicatie met de autoriteiten n.a.v. de meldingen. Eén keer e-melden per reis moet voldoende zijn.
- De sector onderstreept het belang van het één op één doorgeven van alle gegevens van schepen die elektronisch hebben gemeld.
- Goede voorlichting en begeleiding van schippers en operators op objecten en Revierzentrales bij de reactivering van de meldplicht is een absolute voorwaarde voor succes.
- De e-meldplicht voor de containerbinnenvaart wordt gezien als een eerste stap richting uitbreiding van de elektronische meldplicht naar andere doelgroepschepen en andere vaargebieden. In dit licht is het voor de acceptatie essentieel dat elektronische meldingen van niet e-meldplichtige schepen van meet af aan volledig worden doorgegeven.
- Elektronisch aanleveren van passagierslijsten door de passagiersvaart is niet haalbaar. Voor hotelschepen is

een en ander wellicht wel doenlijk, maar voorlopig blijven de e-meldingen beperkt tot de aantallen opvarenden.

- Voor de volledigheid en beschikbaarheid van gegevens is de schipper afhankelijk van de informatie van de bargeoperator of de verlader.
- Informatie die je niet elektronisch hebt ontvangen, kun je niet elektronisch doorgeven.
- De CCR kan verladers niet dwingen informatie elektronisch aan schepen aan te leveren. De sector verwacht dat de CCR zich meer inspant om dit probleem op te lossen.
- Punt van zorg blijft de vraag wanneer de schipper (juridisch) volledig voldaan heeft aan de e-meldplicht. De sector verwacht hierover nadere uitspraken van de CCR.
- De constructieve internationale samenwerking naar aanleiding van de perikelen rond de e-meldplicht moet structureel worden voortgezet.

■ Geen e-mailtjes

Namens de CCR trok Peter Stuurman de volgende conclusies:

- 1 Januari 2010 moet waargemaakt kunnen worden.
- De benodigde technische infrastructuur moet betrouwbaar en beschikbaar zijn.
- Er moet ook een terugvaloptie zijn bij problemen met de infrastructuur.
- Het interval van dertig minuten in het MIB (betreft de beschikbaarheid van informatie voor de operators op de Revierzentrales) is zorgelijk.
- Duidelijk moet zijn, dat alleen sprake is van elektronisch melden als de voorgeschreven standaard voor e-melden (ERInot 1.2) wordt gebruikt. Andere vormen van elektronische communicatie (e-mail) naar de vaarwegbeheerder vallen niet onder deze

definitie. Er moet dus duidelijke voorlichting zijn.

- De organisatie van elektronisch melden is lastiger gebleken dan de techniek. Deze organisatie moet daarom structureel zijn en er moet dus ook blijvend internationaal worden samengewerkt.
- De CCR-maatregel heeft tot doel de veiligheid op het water te vergroten. Ook dit moet in de voorlichting tot uiting komen en de schippers moeten hierop worden aangesproken.
- Er moet sprake zijn van een uniforme set van gegevens die verlangd worden in een elektronische melding. Hieronder vallen ook containernummer plus stuwlocatie. De vraag is hoe dit te regelen.
- Het vervoer over water is slechts een schakel in de logistieke keten. Hoe zorg je dat gegevens altijd beschikbaar zijn? Wat doe je als de e-melding door een walorganisatie namens het schip wordt verricht en de gegevens onvolledig zijn?
- De tijd is rijp voor een Rijnbreed Europees systeem voor het volgen van schepen.

■ Ook buiten Rijn

Dagvoorzitter Ivo ten Broeke sloot de workshop af met enkele actiepunten:

- Oplossen van de problemen met de techniek.
- Heldere en duidelijke instructies naar verkeersposten en scheepvaart.
- Oplossen van de vragen omtrent containernummers en stuwlocaties.
- Oplossen van het vraagstuk van de elektronische aanlevering van gegevens door verladers en terminals.
- Uniforme invoering van de e-meldplicht in Europa buiten de Rijn. Hierbij verwees hij naar de RIS-directive, die nog niet van kracht is omdat de technische bijlagen nog niet zijn gepubliceerd.





Belangrijkste conclusies 3e RIS workshop

- RIS is verregaand geaccepteerd door de binnenvaart.

- .





Belangrijkste conclusies 3e RIS workshop

- RIS is verregaand geaccepteerd door de binnenvaart.
- De technische standaarden voor de RIS zijn uitgewerkt en worden verder ontwikkeld.



Belangrijkste conclusies 3e RIS workshop

- RIS is verregaand geaccepteerd door de binnenvaart.
- De technische standaarden voor de RIS zijn uitgewerkt en worden verder ontwikkeld.
- De implementatie van de RIS maakt duidelijk vorderingen.



Belangrijkste conclusies 3e RIS workshop

- RIS is verregaand geaccepteerd door de binnenvaart.
- De technische standaarden voor de RIS zijn uitgewerkt en worden verder ontwikkeld.
- De implementatie van de RIS maakt duidelijk vorderingen.
- Een effectieve bescherming van de gegevens en van de privésfeer van de scheepvaartexploitanten zijn bevorderlijk voor een snelle implementatie van de RIS.



Belangrijkste conclusies 3e RIS workshop

- RIS is verregaand geaccepteerd door de binnenvaart.
- De technische standaarden voor de RIS zijn uitgewerkt en worden verder ontwikkeld.
- De implementatie van de RIS maakt duidelijk vorderingen.
- Een effectieve bescherming van de gegevens en van de privésfeer van de scheepvaartexploitanten zijn bevorderlijk voor een snelle implementatie van de RIS.
- **De intensieve dialoog tussen de overheidsinstanties en het binnenvaartbedrijfsleven over de implementatie van de RIS moet worden voortgezet.**





Evaluatie na 10 jaar CCR en RIS

- We zijn met RIS nog steeds op de goede weg, maar we mogen met het vehicle RIS nu langzaam aan wel eens door schakelen naar een hogere versnelling.





Evaluatie na 10 jaar CCR en RIS

- We zijn met RIS nog steeds op de goede weg, maar we mogen met het vehicle RIS nu langzaam aan wel eens door schakelen naar een hogere versnelling.
- **Technisch is alles mogelijk en als we de technici mogen geloven is het allemaal uiterst noodzakelijk en moet het zo snel mogelijk verplicht worden, maar laten we als vaarwegbeheerders onze eigen verantwoordelijkheid nemen en aangeven wat wij vinden dat belangrijk en nodig is voor de veilige vaart en daarbij ook vooral luisteren naar de gebruikers. Overigens luisteren, wil niet altijd zeggen dat we er gehoor aan geven.**



Evaluatie na 10 jaar CCR en RIS

- We zijn met RIS nog steeds op de goede weg, maar we mogen met het vehicle RIS nu langzaam aan wel eens door schakelen naar een hogere versnelling.
- Technisch is alles mogelijk en als we de technici mogen geloven is het allemaal uiterst noodzakelijk en moet het zo snel mogelijk verplicht worden, maar laten we als vaarwegbeheerders onze eigen verantwoordelijkheid nemen en aangeven wat wij vinden dat belangrijk en nodig is voor de veilige vaart en daarbij ook vooral luisteren naar de gebruikers. Overigens luisteren, wil niet altijd zeggen dat we er gehoor aan geven.
- **Gelet op de ontwikkelingen bij de EU is het belangrijk dat de CCR bepaalt wat haar rol als riviercommissie is en wordt ten aanzien van RIS. Dubbel op daar hebben we in deze tijd van schaarste geen tijd, geld en mankracht meer voor.**



Resultaten van de CCR werkgroep voor RIS

Een terugblik op 10 jaar CCR betrokkenheid bij RIS

Dames en Heren, Vandaag op de 4^e CCR RIS workshop zult u door de meeste sprekers worden meegenomen naar de toekomst. Ik wijk daarvan af en neem u mee terug in het verleden. Daarom sta ik ook vandaag aan het begin van de dag, net zo als ik aan de wieg stond van de CCR werkgroep RIS in 2000. Uiteindelijk kom ik ook bij het "hier en nu aan".

Wat gebeurde er allemaal in die tijd en waarom werd de CCR er bij betrokken?

Al sedert het begin van de jaren 90 liepen er allerlei EU-programma's die op de een of andere manier bezig waren met zeg maar informatievoorziening en telematica. Met het 4^e kader programma werd voor dit soort projecten nog een extra stimulans gegeven. Het bekendste was in die tijd wel het project INDRIS dat stond voor Inland Navigation Demonstrator for River Information Services.

De belangrijkste doelstelling van het project was om specificaties op te stellen, voor het demonstreren en beoordelen van communicatie technologieën, management procedures en informatieservices voor het RIS-concept.

Specifieke projectdoelstellingen waren

- Het definiëren van de functionaliteiten van het RIS-concept;
- het ontwikkelen van open standaarden voor communicatie en uitwisseling van gegevens;
- het organiseren van 4 demonstraties op verschillende rivieren

Het INDRIS project heeft met succes de technische realisatie van de RIS-concept gedemonstreerd. Belangrijk daarbij waren onder anderen • de integratie van nieuwe technologieën in de binnenvaart zoals AIS transponders en Inland ECDIS.

Daarnaast liepen binnen datzelfde 4^e kaderprogramma nog een aantal gerelateerde programma's zoals Incarnation, RINAC, en nog een aantal. Om daar enig stuur op te kunnen zetten was er ook nog een programma Concerted Action, waarin oa. zaten de heren Vorderwinkel, Krajewski, ten Broeke en ook ik mocht daar van deel uit maken.

De Concerted Action had onder andere tot doel:

- Coördineren onderzoeks-en ontwikkelingsprojecten over de binnenvaart gefinancierd door de Europese Unie, de nationale of particuliere instanties
- Steun voor het ten uitvoer brengen van pilotprojecten met als doel het aantonen van de resultaten van de onderzoeksprojecten
- Evalueren van maatregelen en voorstellen
- Opstellen van een gedragen rapport over de onderzoeksresultaten en met aanbevelingen

Het kan aan mij gelegen hebben, maar hoewel we meerdere keren bij elkaar zijn geweest is er niet veel van de doelstellingen terecht gekomen. Ik heb in ieder geval nooit een eindrapport gezien. Ook niet na uitgebreid speurwerk op Google afgelopen weekend.

Maar voor mij was veel belangrijker dat daar een aantal mensen bij elkaar waren en er een netwerk ontstond dat nu nog bestaat, zij het dat een aantal spelers inmiddels met pensioen zijn.

Tijdens een van die bijeenkomsten kwam de heer Krajewski met zijn ARGO project en ontstond er het idee om te gaan werken aan een "Provisional Standard" voor Inland ECDIS met als grondslag de S-57 en de S-52 van de International Hydrographic Organization. Voor dit doel werd een groep van inhoudelijke experts bij elkaar gebracht die onder de bezielende leiding van de heer Krajewski aan het werk gingen. Zie hier de eerste Expertgroep was geboren.

De CCR begon ook langzaam het gevoel te krijgen dat er iets aan de hand was. Door de toenmalige chef ingenieur de heer Orlovius werd voor de technische werkgroepen en het "klein scheepvaartcomité" een overzicht geproduceerd van wat er allemaal speelde in het veld elektronische informatiesystemen voor de binnenvaart.

Dit leidde tot een protocol waarin de plenaire vergadering kennis nam van het eerder genoemde overzicht en de technische comités de opdracht kregen de ontwikkelingen te blijven volgen en ter gelegener tijd uniforme criteria en werkwijzen voor een navigatie-informatiesysteem voor de Rijn op te stellen die geen afbreuk doen aan het bestaande veiligheidsniveau.

In januari 1999 werd er een workshop bij de CCR georganiseerd voor de commissarissen en deskundigen uit de lidstaten over deze materie en ook tijdens het grote colloquium "De Rijn een moderne verkeersader" van maart 1999 werd in de voordrachten door de heren Willems, Krajewski en mij de nodige aandacht besteed aan de nieuwe systemen onder andere in relatie tot een betere benutting.

Begin 2000 was de heer Krajewski en zijn expertgroep klaar met de Standaard voor Inland ECDIS, maar de vraag was hoe die nu in te voeren en een zekere legale basis te geven zodat het voor de producenten van Inland ECDIS, hard- en software een basis kan vormen om mee aan de slag te gaan. De EU was op dat moment daarin niet nog geïnteresseerd.

Toch was er een sterke behoefte aan regelgeving want er waren al een aantal systemen op de markt die aan geen enkele norm voldeden en daarmee mogelijk afbreuk zouden kunnen doen aan de verkeersveiligheid op de vaarwegen. Laat ik zeggen dat men soms volstond met een soort digitale scan van een bestaande kaart. Mickey Mouse systemen noemden we ze

Na overleg met de bekende Nederlandse Rijnvaart commissaris Bert Veraart heb ik namens de Nederlandse delegatie een mededeling aan de CCR werkgroepen TPG en RPG gestuurd met het verzoek een ad-hoc werkgroep in te stellen die zich bezig houdt met de technisch inhoudelijke kant van deze standaard als met de consequenties voor de regelgeving.

Het viel in goede aarde en zo waar de CCR ging zelfs snel aan de gang. In april werd in de comités ingestemd met de ad-hoc werkgroep en enige dagen later lag er vanuit Nederland al een opzet voor een plan van aanpak.

Op 20 juni 2000 kwam de werkgroep voor het eerst bij elkaar onder voorzitterschap van de heer Bühler.

Er werd stevig doorgewerkt, daar stond de heer Krajewski wel borg voor en bij verschillen van inzicht wist hij altijd in de pauze een overbrugging te maken en een compromis te bereiken.

Met het protocol 2001-I-16 werd de standaard Inland ECDIS door de CCR aangenomen en was er de gewenste legale basis. Natuurlijk gold en geldt die alleen voor de Rijn, maar gelet op het belang van de Rijn gaat er een voorbeeldfunctie van uit. Belangrijk is dat de CCR met deze standaard geen verplichtingen opgelegd heeft alleen de aanbeveling de standaard te gebruiken.

Wel gaf de plenaire vergadering opdracht aan haar Comités Politierglement en Reglement van Onderzoek door de werkgroep Inland-ECDIS voorstellen tot wijziging van bestaande voorschriften, bij voorbeeld van de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor radarinstallaties en voor bochtaanwijzers voor de Rijnvaart, van het RPR, van het ROSR en van het Reglement van radarpatenten, uit te laten werken met het oog op het gebruik van elektronische vaarwegkaarten bij de besturing van binnenschepen bij vaart op radar. Daarmee werd vervolgens ook de ad-hoc werkgroep Inland ECDIS een permanente werkgroep RIS.

Hoewel niet ter zake doende voor de Rijn is het toch wel het vermelden waard dat ook de Donau Commissie in april 2001 de standaard voor Inland ECDIS aan nam als aanbeveling.

In vervolg hierop werd in 2002 de eerste RIS-workshop van de CCR georganiseerd en werd het infoblad Inland ECDIS uitgebracht. Hoewel we het nu een RIS workshop noemen ging het eigenlijk alleen maar over Inland ECDIS met een wat vreemde inbreng vanuit Rusland, die aanleiding gaf tot heftige discussies in de wandelgangen.

Rond het millennium werd er in PIANC verband ook een werkgroep opgericht die zich ging bezig houden met informatiesystemen voor de binnenvaart. Voorzitter was de heer Krajewski en de heer Willems Koedam en ik mochten er ook aan deelnemen. Uiteindelijk hebben de heer Willems en ik 3 rondes mee gedraaid met de PIANC RIS groep.

Naast een statusoverzicht werd mede op basis van de resultaten uit INDRIS en ARGO de eerste versie van de PIANC RIS Guidelines opgesteld. Dit document werd later ook door de CCR in 2002 als aanbeveling aangenomen hetgeen de heer Krajewski nog op een forse berisping van de PIANC kwam te staan, iets wat ze gelet op de ontwikkelingen nu zeker niet meer zullen doen. Gelet op de ontwikkelingen werd er vrij snel in tweede versie opgeleverd welke door de CCR in 2004 werd aangenomen.

Nadat het project INDRIS was afgesloten in 2001 ging in vervolg het project COMPRIS Consortium Operational Management Platform River Information Services van start. Er diep op in gaan lijkt niet zinvol, maar belangrijk is dat vanuit het COMPRIS de 3 overige expertgroepen van start zijn gegaan, namelijk Tracking and Tracing, Electronic Reporting en Notices to Skippers. En dat er voor al deze Key Technologieën Standaarden werden opgeleverd welke ook door de CCR weer werden vastgesteld en daarmee werd er een legale basis gegeven, in ieder geval voor de conventionele Rijn.

In september 2005 werd het project COMPRIS in Rotterdam afgesloten en was er ook 1 dag gereserveerd voor de 2^e CCR RIS workshop waarin vooral werd in gegaan op de 4 standaards al dan niet nog in ontwikkeling en de bijbehorende infobladen.

De resultaten van COMPRIS en de PIANC RIS Guidelines gaven in 2005 tijdens het Nederlandse voorzitterschap de Europese commissie aanleiding tot het uitbrengen van de zogeheten RIS Directive.

De richtlijn beoogt een Europa-breed kader te zijn voor de uitvoering van de RIS-concept op Europees niveau.

De richtlijn is van toepassing op alle waterwegen van klasse IV of hoger in de hele Europese Unie.

Belangrijk om op te merken is dat de Europese Commissie met deze Richtlijn verplichtingen op legt aan de lidstaten, de vaarwegbeheerders en niet aan de gebruikers. Zo zijn er bepaalde zaken die verplichtend zijn nadat de EU de betreffende standaard heeft goedgekeurd, zoals het hebben van Inland ECDIS kaarten (het is maar een voorbeeld, dus niet iemand nu onrustig gaat worden) en aan de andere kant is een lidstaat niet verplicht bijvoorbeeld AIS verplicht in te voeren op haar vaarwegen, maar als dat gebeurt dan dient het volgens de betreffende standaard te gebeuren.

Zijn bij de EU de standaarden als ze er eenmaal zijn verplichtend toe te passen voor de lidstaten, bij de CCR is dat niet het geval, maar schrijven de bijzondere voorschriften van de Rijnvaartreglementen zoals RPR en ROSR de standaarden voor door de verplichting tot het gebruik van een bepaalde RIS Key technologie zoals bij elektronisch melden dan wel eisen aan de uitrusting en apparatuur zoals bij Inland ECDIS in de navigatiemodus en AIS.

Ten opzichte van de EU en haar Directive is er nog een opmerkelijk verschil. Namelijk de inland VTS Guidelines die de CCR in 2006 heeft vastgesteld. Hoe wel er bij de Directive wel een relatie is met VTS wordt er in de bijlage 2 geen verwijzing naar een standaard voor Inland VTS gegeven terwijl wel de 4 Key technologieën en de RIS Guidelines worden genoemd.

Met de vaststelling van de RIS Directive is er voor wat betreft de CCR wel een probleem. 4 van de 5 lidstaten zijn ook EU lid staat. Daarnaast zijn er de standaarden die door de CCR zijn vast gesteld en die al niet door de EU zijn vast gesteld. Opmerkelijk is dat het standaarden betreft die zijn opgeleverd door de onafhankelijke expertgroepen, maar die door het tijdsverschil tussen vaststelling en de eventuele tussentijdse amendementen toch anders zijn. Al met al is dat heel verwarrend, voor de gebruikers, maar ook voor de expertgroepen. Er is een streven naar verbetering doordat is afgesproken dat beide organisaties gelijktijdig de standaard uit brengen en dat deze is afgestemd, maar echt goed gaat dat nog niet.

Het verdient in mijn optiek aanbeveling dat er op dit punt duidelijke afspraken gemaakt worden en liefst nog vandaag, iets wat gelet op de aanwezigheid van dhr. Vanderhaegen theoretisch zou kunnen.

In de jaren na 2005 zijn er de nodige standaarden aangepast en werd er in 2007 besloten tot het verplicht elektronisch melden voor schepen met meer dan 20 containers op de Rijn. Dat alles zou ingaan en is ook even ingegaan op 1 april 2008, maar al gauw bleek dat we ons verkeken hadden op vele zaken en kort gezegd hebben we ons weer eens te veel laten leiden door de techniek en aspecten als organisatie, procedures hebben we bijna totaal vergeten. Hoewel er op de 1^e workshop in najaar 2007 voor was gewaarschuwd door het bedrijfsleven hebben we als CCR en lidstaten toch door gezet en zie het ging mis.

Uiteindelijk is het verplicht elektronisch melden na nog een tweede workshop in het voorjaar van 2009 en een zeer uitgebreide testfase ingevoerd per 1-1-2010 en nu functioneert het goed. Hopelijk hebben we er van geleerd en mogelijk dat dhr. van Splunder ons vanmiddag daar iets over kan vertellen

In 2008 is er de derde CCR RIS workshop georganiseerd, met als thema Praktische toepassingen en producten Centraal stond in feite AIS. De belangrijkste conclusies toen waren

- RIS is verregaand geaccepteerd door de binnenvaart.
- De technische standaarden voor de RIS zijn uitgewerkt en worden verder ontwikkeld.
- De implementatie van de RIS maakt duidelijk vorderingen.
- Een effectieve bescherming van de gegevens en van de privésfeer van de scheepvaartexploitanten zijn bevorderlijk voor een snelle implementatie van de RIS.
- De intensieve dialoog tussen de overheidsinstanties en het binnenvaartbedrijfsleven over de implementatie van de RIS moet worden voortgezet.

We komen langzaam tot het heden. De discussie over de verplichte invoering van AIS in het comité Police gaf aanleiding tot de opdracht voor het opstellen van een RIS strategie voor de CCR, niet meer telkens een maatregelen/ingreep voorstellen maar een gestructureerde doorkijk naar zeg maar 2020 en een plan met prioriteiten en onderbouwing. Mw. Boettcher zal het daar straks uitgebreid met u over hebben.

Belangrijk is nog te vermelden dat de PIANC werkgroep RIS haar 3e versie van de Guidelines heeft opgeleverd. Voor mij was het de derde en overigens ook de laatste keer dat ik er aan heb meegewerkt, maar het viel mij op hoe enthousiast de PIANC nu is dat de EU en de Riviercommissies er haast mee maken om deze Guidelines als commissie vast te stellen, maar daar kan dhr. Willems u straks alles over vertellen.

Ik kom langzaam tot een eind aan mijn verhaal, er is natuurlijk nog heel veel meer te vertellen over 10 jaar RIS bij de CCR en zijn tal van anekdotes uit die 10 jaar, maar die bewaar ik wel voor mijn eventuele memoires over een paar jaar.

Toch wil ik op grond van mijn ervaringen gedurende vele jaren in het werkveld RIS een aantal punten mee geven voor de toekomst en misschien kan mijn college mw. vd.Bosch er straks ook nog wat mee.

- We zijn met RIS nog steeds op de goede weg, maar we mogen met het vehicle RIS nu langzaam aan wel eens door schakelen naar een hogere versnelling.
- Technisch is alles mogelijk en als we de technici mogen geloven is het allemaal uiterst noodzakelijk en moet het zo snel mogelijk verplicht worden, maar laten we als vaarwegbeheerders onze eigen verantwoordelijkheid nemen en aangeven wat wij vinden dat belangrijk en nodig is voor de veilige vaart en daarbij ook vooral luisteren naar de gebruikers. Overigens luisteren, wil niet altijd zeggen dat we er gehoor aan geven.
- Gelet op de ontwikkelingen bij de EU is het belangrijk dat de CCR bepaalt wat haar rol als riviercommissie is en wordt ten aanzien van RIS. Dubbel op daar hebben we in deze tijd van schaarste geen tijd, geld en mankracht meer voor.

Ik dank u voor uw aandacht.